

جامعة البصرة

كلية الإدارة والاقتصاد – قسم الاقتصاد

تنمية وتطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها

المدرس : بان علي حسين

الملخص

نظرا لأهمية الموقع التجاري لجمهورية مصر العربية ولمواجهة الممرات الملاحية المنافسة ولاستيعاب زيادة حركة النقل البحري المارة عبر قناة السويس ولتقديم خدمات مميزة للتجارة العالمية وتقليل التكلفة الاقتصادية للرحلة البحرية ولهذا الأساس تم اختيار المنطقة المحيطة بقناة السويس وعلى الأخص سيناء لتنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة والموازية للقناة الاصلية بطول 72 كم وإقامة 6 انفاق أرضية لنقل السيارات وسكة حديد لسيناء، وتصل كلفة إنشاء هذه القناة الجديدة وإقامة الأنفاق بحوالي (2. 8) مليار دولار منها (4) مليار دولار تكلفة القناة الجديدة ، ومدة تنفيذ المشروع سنة واحدة ، اذ يمر مشروع قناة السويس الجديدة بثلاث مراحل اذ تتمثل المرحلة الأولى بتطوير موانئ بور سعيد والسويس لتصبح بمثابة مستودعات عالمية ذات جودة عالية فيما يتعلق بمحطات تموين السفن وإقامة عدد من المشروعات الصناعية لتحيط بتلك المناطق، اما المرحلة الثانية فهي تتضمن انشاء منطقة صناعية لاستضافة صناعات عديدة مثل انتاج الالات وصناعة المنسوجات ومواد البناء ومصانع التعبئة ومراكز صيانة السفن وينتهي هذا المشروع بالمرحلة الثالثة وهي مايعرف بوادي التكنولوجيا بالاسماعيلية والذي يهدف الى خلق منطقة صناعات تكنولوجية عالية التقنية وما يتبعها من صناعات مكاملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب ، ومن فوائد هذا المشروع سيعمل على توفير مليون فرصة عمل وزيادة الدخل القومي بمضاعفة إيرادات القناة بنحو 259 % ، وسيتم تمويل هذا المشروع عن طريق إصدار شهادات استثمار تتاح فقط للمصريين سواء كانوا أفراداً أو مؤسسات بغئات مختلفة بالجنيه المصري .

الكلمات المفتاحية :- قناة السويس الجديدة ، المشاريع المستقبلية التي تتضمنها ، تمويلها .

المقدمة

يعدُّ النقل البحري من أهم طرق النقل ويلعب هذا القطاع دوراً مؤثراً في الاقتصاد العالمي وذلك لرخص التكلفة النسبية لعملية النقل فضلاً عن امكانية نقل كميات ضخمة من البضائع دفعة واحدة حيث أن أكثر من 80% من حجم التجارة العالمية ينقل بحراً ويمر حوالي ثلث هذا الحجم من خلال قناة السويس التي توفر في المسافة بالنسبة لدوران السفن حول أفريقيا ، وتعتبر قناة السويس أهم مجرى ملاحى عالمى بين الشمال والجنوب إذ قصرت المسافة بينهما بما يتراوح بين 17% - 59% هذا الاختصار الكبير في المسافة ادى إلى اختصار كبير في الوقت والتكاليف علاوة على زيادة عدد الرحلات السنوية للسفينة ، ولأهمية قناة السويس وما تتمتع به من موقع جغرافى وأستراتيجى كمركز الوسط ما بين نصف الكرة الشمالى ونصفها الجنوبى جاء الاهتمام بسيناء وقناة السويس والمنطقة المحيطة بها شرقاً وغرباً من اجل إقامة منطقة اقتصادية ولوجستية كمحور مهم للتجارة العالمية من اجل ربط هذه المنطقة بالأقتصاد العالمى ، وتواجه قناة السويس منافسات عديدة من خلال إعترام إسرائيل قدماً بتنفيذ مشروع ربط البحر الأحمر بالبحر الميت وصولاً الى البحر الأبيض المتوسط عبر ممر مائى يعرف بـ (قناة البحرين) ، والمنافسة من قبل (قناة بنما)¹ بالنسبة لتجارة دول شرق آسيا حيث قامت بنما بتجهيز ممرها المائى حيث تأتي البضائع من الشرق الأوسط عبر المحيط الهادى إلى الساحل الغربى للولايات المتحدة الأمريكية ثم المرور بقناة بنما إلى الساحل الشرقى للولايات المتحدة ، وأن الوقت المستغرق للرحلة البحرية سيكون أقل من مرور تجارة المنطقة عبر قناة السويس ، وكذلك تكلفة عبور الحاوية في قناة السويس حالياً تتراوح ما بين 60 - 90 دولار للحاوية أما تكلفة نقل الحاوية في قناة بنما فهي تقل عن قناة السويس بمعدل ما يقارب من 25% - 30% ، (جلال، 2013: ص5) . وهناك منافسة اخرى من قبل (قناة المحيط المنجمد الشمالى)² التي يراد منها ان تكون خطاً ملاحياً بديلاً بين أوروبا الغربية واليابان حيث سيقبل المسافة بين الدول الواقعة على المحيط الأطلنطى والأخرى

1 - قناة بنما هي ممر ملاحى يعبر برزخ بنما ويصل ما بين المحيط الأطلسى والمحيط الهادى وتم الانتهاء من شقها عام 1914 وقامت الولايات المتحدة الأمريكية ببنائها بتكلفة بلغت 380 مليون دولار امريكى وتم مقارنتها مع قناة السويس من حيث حجم التجارة العالمية المارة من خلالها . (قناة بنما ، موقع على شبكة الانترنت www.ar.m.wikipedia.org.p.2)

2 - قناة المحيط المنجمد الشمالى يمتد هذا الطريق على سواحل سيبريا من غرب شبة جزيرة kola خلال مضيق بيرنج bering الى الشرق وقد بدأت السفن استخدام هذا الطريق الملاحى عام 1935. (د.جلال، مارس 2013، ص6)

الواقعة على المحيط الهادي ويبلغ طول الخط الملاحي ما بين 2200 - 2900 ميل بحري ويتراوح الغاطس ما بين 13م - 20 م بالمضائق ، (جلال، مصدر سابق: ص6) .

مشكلة البحث :- نظرا للاهمية الموقع التجاري لجمهورية مصر العربية وتزايد الضغوط الاقتصادية تطلب الامر انشاء قناة جديدة لاستيعاب الزيادة في حركة التجارة الخارجية والإستفادة من المميزات التجارية .

فرضية البحث :- ان انشاء قناة السويس الجديدة سوف يحقق منافع اقتصادية متعددة من أهمها :- سيدفع هذا المشروع بمصر لتصبح مركزا صناعيا وتجاريا ولوجستيا عالميا ويزيد من حركة التجارة العالمية ويزيد من معدلات الاستثمار المحلي والاجنبي ويوفر فرص عمل ، وانشاء مشاريع اقتصادية جديدة في مختلف المجالات ، والحصول على إيرادات مالية .

هدف البحث :- يهدف البحث الى مايلي :-

أولا : أهمية قناة السويس وخصائصها .

ثانيا : الإمكانيات الحالية لقناة السويس ونشاطها الملاحي .

ثالثا : مشروع قناة السويس الجديدة .

رابعا : تمويل مشروع قناة السويس الجديدة .

خامسا: الاستنتاجات والتوصيات .

أولاً : أهمية قناة السويس وخصائصها

قناة السويس هي ممر مائي صناعي بمستوى البحر يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس لتصل بين البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر وهي تفصل قارتي آسيا وأفريقيا

وتعد أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي وأكثر القنوات الملاحية من حيث كثافة الاستخدام ، أما أهميتها تعمل على تقصير الوقت والمسافة وهو ما تحققه القناة من وفرة في تكاليف التشغيل للسفن العابرة لها ، (هيئة قناة السويس ، 2014 ، موقع على شبكة الأنترنت : ص 1) ، أما طبيعة القناة فهي تمتد بين ميناء بور سعيد على البحر الأبيض المتوسط شمالاً وحتى ميناء السويس على خليج السويس جنوباً وتتباين طبيعة التربة فهي طينية شمالاً وصخرية جنوباً ، وتغطي القناة بتكيسات حجرية وستائر حديدية وذلك لحمايتها من الأنهيار بسبب الضغط الواقع من الأمواج الناشئة عند مرور السفن بالقناة ، (هيئة قناة السويس ، 2014 ، مصدر سابق، ص1) . وتتميز قناة السويس بالميزات الآتية:- (هيئة قناة السويس ، 2014 ، مصر سابق ، ص2)

- 1- أطول قناة ملاحية بالعالم.
- 2- تتم حركة الملاحة فيها ليلاً ونهاراً.
- 3- مزودة القناة بنظام إدارة حركة السفن (VTMS) وهو نظام يقوم على إستخدام أحدث شبكات الرادار والكمبيوتر ليكشف ويتابع حركة السفن على طول القناة .
- 4- تستوعب القناة عبور سفن حاملات النفط الخام الكبيرة جداً والسفن المخصصة لنقل الحاويات وكل السفن الفارغة مهما كان نوعها .

وفي عام 1966 تبلور مشروع تطوير قناة السويس على مرحلتين الأولى : شملت توسيع وتعميق القناة ليصبح قطاعها المائي 3600 م² والغطاس المسموح به 53 قدم ، أما المرحلة الثانية : تم توسيع وتعميق القناة إلى 5200 م² وإرتفع الغاطس إلى 67 قدم . وأدت هذه التغيرات إلى إجتذاب عدد كبير من الناقلات العملاقة وتستوعب جميع سفن الحاويات بحمولة (17000) حاوية من جميع انحاء العالم ، (عبد العزيز،: ص6) . وتقوم حالياً هيئة قناة السويس بعمل إزدواج للممر الملاحي الحالي من الكم (5000) حتى الكم (12200) لتتمكن السفن العابرة بغاطس 66 قدم المرور في اتجاهين في نفس الوقت وتكون قادرة على ان تستوعب (99%) جميع وسائل النقل البحري بعد ان يصل غاطسها إلى (72 قدم) و(99%) من الوزن الساكن لسفن الصب ، (82%) من ناقلات البترول و(100%) من جميع أنواع السفن المستخدمة في النقل البحري خصوصاً سفن الحاويات من جميع الأجيال القادمة بالإضافة إلى السفن الفارغة التي تصل حمولتها إلى (560)

ألف طن وهو ما يعرف بمشروع تنمية إقليم قناة السويس ، (هيئة قناة السويس ، 2014 ، مصدر سابق ، ص 3) .

ثانياً : الأماكن الحالية لقناة السويس ونشاطها الملاحي

- النشاط الحالي لقناة السويس يتضمن الاتي :- هيئة قناة السويس ، التقرير السنوي ، 2013 : ص 2)
- 1- بلغ عدد السفن خلال عام 2013 بنسبة انخفاض قدرها (- 3.6) بواقع 628 سفينة من كلا الاتجاهين (قافلة الشمال وقافلة الجنوب) عدد (16596) سفينة عبوراً كاملاً مقابل (17224) سفينة خلال عام 2012 .
- 2- بلغ المتوسط اليومي لعدد السفن العابرة لنفس العام المذكور حوالي (5 . 45) سفينة مقابل (1 . 47) سفينة عام 2012 .
- 3- بلغ مجموع الحمولة الصافية العابرة للقناة لنفس العام المذكور حوالي (5 . 915) مليون طن مقابل (5 . 928) مليون طن عام 2012 بأنخفاض قدره (0 . 13) مليون طن .
- والجدول التالي يبين حركة الملاحة في قناة السويس لأنواع مختلفة من السفن للمدة (2007 - 2013) حمولة صافية ألف طن .

جدول (1)

حركة الملاحة في قناة السويس لأنواع مختلفة من السفن للمدة (2007-2013) حمولة صافية ألف طن

نوع السفن	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%2013-2012
ناقلات بترول	145934	146689	107449	113672	115127	140831	144991	3 . 0
سفن الغاز	32777	38992	52898	91040	121831	88638	70316	- 20 . 7

								الطبيعي
2 .3	101164	98878	83528	82515	88234	124194	124605	سفن البضائع الصب
0 .7 -	15117	15223	15142	17518	19564	20344	19098	سفن البضائع العامة
0 .2	508220	507136	519296	465939	402841	483143	437788	سفن الحاويات
3 .8	6070	5840	5467	6134	6048	7851	8358	سفن الجرارات
2 .1 -	61579	62906	60490	58680	48288	79468	70386	سفن السيارات
7 .5 -	3099	3352	2908	2997	2705	2163	1759	سفن الركاب
6 .5	4911	4608	4093	6587	4991	2948	2526	سفن أخرى
- 15 .2	915 .467	927 .412	927 .882	845 .082	733 .018	905 .792	843 .231	الأجمالي

المصدر : الجدول من إعداد الباحث بالأستناد إلى التقارير السنوية للسنوات (2007-2013) هيئة قناة السويس ، ص 5 .

نلاحظ من الجدول أنخفاض في حمولات ناقلات البترول إلى (144991) ألف طن حمولة صافية عام 2013 مقارنة بعام 2007 حيث بلغت حوالي (145934) ألف طن حمولة صافية ، أما بالنسبة لسفن الغاز الطبيعي إرتفعت حمولاتها لعام 2013 إلى (70316) ألف طن حمولة صافية بعدما كانت في 2007 حوالي (32777) ألف حمولة صافية ، وإرتفاع في حمولات سفن الحاويات لعام 2013 حوالي (508220) ألف طن حمولة صافية مقارنة بعام 2007 حوالي (437788) ألف طن حمولة صافية ، وكذلك أنخفاض في حمولات سفن البضائع الصب وسفن البضائع العامة لعام 2013

ثالثاً : مشروع قناة السويس الجديدة

تتميز مصر بوفرة مقومات العنصر البشري وكذلك وجود الأماكن المادية غير المستغلة إذ تتميز بمساحات أرضية واسعة غرباً في الوادي الجديد وجنوباً حول بحيرة السد وشرقاً بسيناء وموارد مائية ، وتحتوي على معادن الحديد والفسفات والمنغنيز والفحم والذهب ومصادر للطاقة المتجددة في

الشمس والرياح إذ تعد سيناء وحدها كنزاً اقتصادياً لأنها تحتوي على البترول والغاز ومصدراً كبيراً للمواد الخام المتضمنة الطاقة المتجددة وكل هذه الإمكانيات تحتاج إلى خدمات نقل حديثة ، (د. عبد المنصف ، 2013 : ص 8) . ولهذا الأساس تم اختيار المنطقة المحيطة بقناة السويس والموازية للقناة الأصلية وعلى الأخص سيناء لإنشاء قناة السويس الجديدة إذ أعلن الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي في 5 / 8 / 2014 إنشاء القناة الجديدة عن طريق تطوير منطقة قناة السويس ويتم عن طريق أستغلال الموقع الجغرافي أحسن أستغلال بأقامة منطقة عالمية حرة للصناعات والخدمات اللوجستية في منطقة قناة السويس ، حيث انه لايمكن بناء أقتصاد يرتكز على التصنيع دون سلسلة نقل حديثة متكاملة تماثل مستويات النقل المتكامل في العالم المتقدم ومن اجل خلق سلسلة إمداد لوجستية متميزة قادرة على المنافسة العالمية كمنطقة حرة تعمل كمجمع لوجستي عالمي من مراكز التصنيع للمكونات أو مركز للتجميع والتخزين داخل شبكة عولمة التصنيع والتجارة وكذلك مركز عالمي لأصلاح السفن وإمدادها بأحتياجاتها من المعدات ، (البيومي وموسى ، 2013 : ص 6-7) ، ويتعين ان يحيط بمنطقة اللوجستيات ⁽³⁾ شبكة متكاملة من المحطات وخطوط السكك الحديدية والطرق البرية ومطار دولي وميناء بحري عميق الغاطس لكي يسمح لسفن الحاويات العملاقة (000. 18 TEU بالدخول إلى الميناء ، (د. ملش ، 2013 : ص 4) . وان طول قناة السويس الجديدة ستكون بطول 72 كم مع انشاء او بناء (6) انفاق أرضية لنقل السيارات وسكة حديدية لسيناء ، حيث يبين الملحق (1) والملحق (2) مشروع انشاء قناة السويس الجديدة ويعتبر هذا المشروع ضرورة ملحة لمواجهة الممرات الملاحية المنافسة ، ومن فوائد هذا المشروع سيعمل على أستيعاب زيادة حركة النقل البحري المارة عبر قناة السويس ، ولتقديم خدمات مميزة للتجارة العالمية وتقليل التكلفة الاقتصادية للرحلة البحرية ، بتخفيض ساعات الانتظار من 11 ساعة الى 3 ساعات ، (قناة السويس الجديدة ، 2015 ، موقع على شبكة الانترنت ، ص 2) ، إذ من الناحية الفنية قدرة قناة السويس حالياً تسمح بمرور 49 سفينة يوميا وبعد عملية التطوير ستزداد السفن المارة عبر قناة السويس الى 97 سفينة يوميا كما انه ستقضي على مشكلة انتظار السفن التي تعبر قناة السويس اذ يسمح نظام المرور حالياً بنظام المرور المزدوج بين الذهاب والإياب . وان المدة الزمنية للأنتهاء من حفر القناة الجديدة هي 36 شهراً ، وأن تكلفة إنشاء هذه القناة وإقامة الأنفاق ستصل إلى 2. 8 مليار دولار منها 4 مليار دولار تكلفة القناة الجديدة ، إذ ان هذا المشروع سيقصر الرحلة البحرية التي كانت تستغرق 40 يوماً لمسافة

3 - اللوجستيات: - هو فن احكام السيطرة على سلاسل الأمداد التي تغطي العالم عن طريق تجميع إدارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وإدارة واحدة فهي تعمل على ازالة الاختناقات في مختلف أجزاء السلسلة وتعمل على استخدام انسب المعدات وإعادة توزيعها بما يضمن سرعة تدفق الأمداد بأرخص تكلفة واعلى كفاءة. (د. بدوي ، 2013 ، ص 325) .

22 ألف كيلومتر من شمال أوروبا الى شرق آسيا عن طريق قناة السويس ستقل إلى 30 يوماً لمسافة 15 ألف كيلومتر فضلاً عن تجنب المخاطر الأمنية الناتجة عن القرصنة البحرية التي يمكن ان تأتي من الصومال واليمن ، وكما أن قناة السويس تستوعب سنوياً عبور نحو (18) ألف سفينة ومع تنفيذ مشروع القناة الموازية ستصبح القناة قادرة على استيعاب نحو (50%) زيادة في أعداد السفن وبالتالي ستتضاعف إيراداتها ، وسيوفر هذا المشروع مليون فرصة عمل ، وسيعمل على زيادة الدخل القومي بمضاعفة إيرادات القناة بنحو 259 % ، (مشروع قناة السويس الجديد يزيد مزاياها امام الممرات الملاحية المنافسة ، 2014 ، موقع على شبكة الانترنت ، ص1-2) ، ويمر مشروع تنمية محور قناة السويس او ما يعرف بمشروع قناة السويس الجديدة بثلاث مراحل اذ تتمثل المرحلة الأولى بتطوير موانئ بور سعيد والسويس لتصبح بمثابة مستودعات عالمية ذات جودة عالية فيما يتعلق بمحطات تموين السفن وإقامة عدد من المشروعات الصناعية لتحيط بتلك المناطق ، اما المرحلة الثانية فهي تتضمن انشاء منطقة صناعية لاستضافة صناعات عديدة مثل انتاج الالات والمنسوجات ومواد البناء ومصانع التعبئة ومراكز صيانة السفن وينتهي هذا المشروع بالمرحلة الثالثة وهي مايعرف بوادي التكنولوجيا بالاسماعيلية والذي يهدف الى خلق منطقة صناعات تكنولوجية عالية التقنية وما يتبعها من صناعات مكملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب ، (قناة السويس الجديدة ... الاثار والتحديات ، 2014 ، موقع على شبكة الانترنت ، ص 2) .

ومن اهم أهداف مشروع القناة الجديدة يتمثل بمايلي:- (مشروع تنمية اقليم قناة السويس ، 2014 ، موقع على شبكة الانترنت : ص21-40)

1- تنمية ودفع عجلة الأقتصاد القومي المصري بأستغلال الموقع لجمهورية مصر العربية بمنطقة قناة السويس .

2- خلق كيانات صناعية ولوجستية جديدة بمنطقة المشروع تعتمد على أنشطة القيمة المضافة والصناعات التكميلية وأعادة تصدير للداخل والخارج .

3- مواكبة التطور العالمي والأقليمي والتحرك بدديناميكية وواقعية بمنطقة المشروع من أجل تحقيق أفضل استغلال لقدرات و ثروات البلاد المادية والبشرية .

4- تشجيع رؤوس الأموال الوطنية والعربية والأجنبية للمشاركة في تنفيذ المخطط العام للمشروع .

5- خلق رواج إقتصادي بالمنطقة وإتاحة أكبر عدد من فرص العمل لأبناء مدن القناة وسيناء والمحافظات المجاورة حيث سيساهم في رفع المستوى المعاشي والأجتماعي للشباب المصري والتركيز

على إنشاء مراكز تدريب فنية وتخصصية وبناء مجتمعات عمرانية متكاملة داخل حيز المشروع مرتبطة بأنشطته .

6- زيادة الدخل المحلي المصري من العملة الصعبة بسبب الزيادة المتوقعة لدخل قناة السويس عن طريق زيادة معدلات مرور السفن بالمجرى الملاحي والزيادة المتوقعة لحركة النقل البحري من وإلى جمهورية مصر العربية وموانئ المشروع .

7- إتاحة الفرصة للشركات والمؤسسات الوطنية للأشتراك في تنفيذ المخطط العام لهذا المشروع والبنية التحتية له وفقاً للمقاييس العالمية من أجل تحقيق أُنْعاش لهذه الشركات الوطنية ويمثل إضافة لأمكانياتها المادية وخبراتها المكتسبة وتحسين أوضاعها المادية وأوضاع من يعملون .

ويشمل الحيز الجغرافي للمشروع ميناء شرق بور سعيد ، الظهر الجغرافي لميناء شرق بور سعيد ، ميناء غرب بور سعيد ، ميناء العريش ، وادي التكنولوجيا بشرق الأسماعيلية ، المنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس ، ميناء السخنة ، ميناء الأدبية ، أذ يبلغ إجمالي عدد السكان في منطقة المشروع حوالي (2.712) مليون نسمة وإجمالي المساحة حوالي

(07 .76129 كم²) ، حيث تتضمن الخطة المستقبلية لميناء شرق بور سعيد محطات متعددة الأغراض ، محطة رورو ، محطة حاويات CT2 ، محطة صب جاف ، محطة صب زراعي وسيتم الانتهاء من هذه المشروعات عام 2015 ، ويعتبر هذا الميناء أكبر ميناء محوري في العالم 72 كم² ، ويحتوي على أكبر مساحة منطقة صناعية حرة أما ميناء غرب بور سعيد الذي يقع مباشرة على المدخل الشمالي للمجرى الملاحي لقناة السويس ومقسم إلى أربعة مناطق رئيسة وهي المنطقة السياحية التي تشمل 3 أرصفة لتراكي السفن السياحية العملاقة بطول 400 م وغطاس 9م - 11م ، المنطقة الشمالية تتضمن أرصفة البضائع العامة بطول 580 م وغطاس 6م - 8م ورسيف الصب الجاف بطول 246م وغطاس 7. 12م ، المنطقة الجنوبية تتضمن رصيف الحاويات بطول 947م وغطاس 2. 13 م ، محطة الصب السائل بطول 575م وغطاس 6. 3 م ورسيف رورو بطول 40 م وغطاس 2. 8م ، المنطقة الشرقية وتقع على الجانب الشرقي للميناء وتضم مخازن الترانزيت وورش بحرية عدد (70) مخزن وورشه، وبعد تطوير الميناء سوف تصبح الحدود النهائية الأجمالية للميناء بمساحة (5. 1) مليون متر مربع ويصبح إجمالي المسطح المكتسب (320000) متر مربع ، مراكز التنمية الرئيسية في محور قناة السويس ، 2014 ، موقع على شبكة الانترنت : ص4-6) .

اما وادي التكنولوجيا بشرق الأسماعيلية يعتبر أحد ركائز التنمية الأساسية لمركز القنطرة شرق محافظة الأسماعيلية حيث سيعمل هذا المشروع على جذب أعداد كبيرة من الأيدي العاملة حيث سيتضمن

المشاريع الآتية : (صناعة برمجيات التصميم ، صناعة الألكترونيات والميكرو الكترونيات ، صناعة التكنولوجيا الحيوية والهندسة الطبية ، صناعة المواد المستحدثة والبوليمارات ، صناعة الآلات الدقيقة والتحكم والميكنة وتكنولوجيا الفضاء ، صناعة الطاقة المتجددة وترشيد الطاقة ، صناعات حماية البيئة وصناعة الاتصالات، (مراكز التنمية الرئيسية في محور قناة السويس ، مصدر سابق: ص 8-10) . وتتضمن مراحل التنفيذ لمشروع وادي التكنولوجيا أربع مراحل كالاتي : (مراكز التنمية الرئيسية في محور قناة السويس ، مصدر سابق : ص 12-19)

المرحلة الأولى : تتضمن (3021) فدان وتمثل 19% من إجمالي المساحة .

المرحلة الثانية : تتضمن (5482) فدان وتمثل 33% من إجمالي المساحة .

المرحلة الثالثة : تتضمن (3837) فدان وتمثل 23% من إجمالي المساحة .

المرحلة الرابعة : تتضمن (4160) فدان وتمثل 25% من إجمالي المساحة .

واما ميناء العريش حيث يتضمن المخطط النهائي بعد التطوير سوف يصبح إجمالي مساحة الميناء الجديد (745400) م² وهي موزعة كالاتي : - (مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، مصدر سابق : ص 28) محطات Liquid Bulk وتبلغ مساحتها (63300) م² ، محطات Dry Bulk وتبلغ مساحتها (425200) م² ، مساحات تخزين تبلغ مساحتها 110900 م² ، الطريق الشرياني والطرق الداخلية تبلغ مساحتها حوالي 140000 م² . اما المنطقة الاقتصادية بشمال غرب خليج السويس وتتضمن 90 كم² (منطقة شمالية) ، (4. 20) كم² منطقة جنوبية ، بعد التطوير تتضمن إقامة مدينة سكنية ومدفن صحي للمخلفات الصلبة ، ومحطة طاقة رياح ، ومشروع حماية المنطقة من السيول ومحطة شبكة صرف صحي وصناعي وشبكة اتصالات متكاملة ومحطة وشبكة تحلية مياه البحر ، (مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، مصدر سابق ، ص 29 - 30) . اما ميناء السخنة يصل طول الممر الملاحي 3700 م ، عمق الممر الملاحي حوالي 17.05 م، طول الأرصفة تقدر 2250 م ، وعند تطوير الميناء سيتم إنشاء محطة الكهرباء وأنشاء ست احواض ، ومحطة الصب السائل ومصنع للسكر ومنطقة لوجستية ومشاريع الاستزراع السمكي (مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، مصدر سابق : ص 31-32) . اما ميناء الأدبية تبلغ مساحته الكلية حوالي (832000 م²) وطول الارصفة يصل إلى 1800 م ، وعمق غاطسها يصل إلى (9م-12م) وبعد التطوير سوف ترتفع المساحة الكلية إلى أكبر من (1.5) مليون متر مربع وأطوال الأرصفة سترتفع إلى 4500 وكذلك الغاطس يصل إلى 17 م ، (مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، مصدر سابق : ص 33) .

رابعاً : تمويل مشروع قناة السويس الجديدة

يتم تمويل المشروع عن طريق إصدار شهادات إستثمار تتاح فقط للمصريين كأفراد أو مؤسسات بفئات مختلفة بالجنيه المصري وتكون ذات عائد (12%) سنوياً ويصرف العائد بشكل ربع سنوي ، وآخر بالدولار للمصريين المقيمين خارج مصر ذات عائد 3% ، وحيث أن الأكتتاب الأول للمصريين سوف يحقق مليار جنيه مصري وسوف يرتفع إلى 6 مليارات جنيه في حال أطمئنان المحجمين من المواطنين في أول خمس أشهر وهذا الأكتتاب لا يكفي لوحده تمويل حفر القناة الجديدة فضلاً عن إنشاء 6 أنفاق ، لذلك ستشارك البنوك وصناديق الأستثمار في عملية التمويل والأشتراك بمشروعات التنمية في محافظات السويس والأسماعيلية وبور سعيد وجنوب ووسط سيناء وربط سيناء بالوادي ، وإن هذا المشروع سيزيد من دخل القناة من (5-10) مليار دولار سنوياً وقد تصل إلى (100) دولار عند الانتهاء من كافة المشاريع ، (قناة السويس الجديدة ترقب لأكتتاب شعبي وضياح حلم إسرائيل ، 2014 ، موقع على شبكة الأنترنت : ص1) .

وهناك اثار إيجابية للتمويل بهذه الطريقة وهي ستؤثر إيجابيا على أداء سوق المال المصري من خلال تعزيز ثقة المستثمرين الأجانب في كون سوق المال المصري ما زال يحتفظ بحيوته ويتمتع بدرجة عالية من الثقة لدى الحكومة كمصدر تمويلي للمشروعات القومية ، بالإضافة الى ذلك سهولة استخدام تلك الأداة وقدرتها على توفير التمويل اللازم لعملية حفر القناة في فترة وجيزة بالإضافة الى التأثير الإيجابي المتوقع لسعر الفائدة المرتفع لهذه الشهادات على معدل التضخم ، وهناك آثار سلبية متوقعة من هذه الأداة التمويلية على الأقتصاد المصري وتتمثل بمايلي :- (قناة السويس الجديدة ... الاثار والتحديات ، 2014 ، مصدر سابق ، موقع على شبكة الانترنت ، ص 9-10)

1- التأثير السلبي لشهادات الأستثمار ذات العائد المرتفع الذي يبلغ 12% سنوياً على أداء البورصة نتيجة لتفضل بعض المستثمرين تجنب المخاطرة المتعلقة بالأستثمار في سوق الأوراق المالية واللجوء إلى شراء الشهادات ذات العائد المضمون وبالتالي قد يضر ذلك بأداء البورصة وبالتالي سوف يترتب عليه انخفاض أسعار الأسهم وسيؤثر بشكل سلبي على السيولة المتاحة أمام الشركات المدرجة في البورصة .

2- العائد المرتفع سيؤدي إلى ارتفاع مديونية الحكومة لأن حاملي الشهادات علاقتهم بالمشروع علاقة دائنية وليست مشاركة وسيؤثر سلبياً على عجز الموازنة العامة خاصة وأن الفوائد على بعض فئات الشهادات المصدرة ستدفع قبل البداية الفعلية للمشروع .

3- إمكانية أن تؤثر الشهادات نتيجة لعائدها المرتفع على تفضيلات طالبي سندات الحكومة وأذون الخزانة سواء كانوا من الأفراد أو المؤسسات مما قد يؤثر سلبياً على قدرة الحكومة على تمويل عجز

الموازنة العامة خاصة لوجود احتمالية لجوء الحكومة إلى رفع سعر الفائدة على الأذون والسندات من أجل ضمان توفير السيولة اللازمة لتمويل العجز ويؤدي ذلك تقاوم عجز الموازنة العامة في الأعوام القادمة .

4- أثر المزامنة وتأثير العائد المرتفع للشهادات على الاستثمار الخاص فالعائد المرتفع سيدفع عدد كبير من صغار وكبار المدخرين في البنوك المصرية إلى تحويل ودائعهم وزيادة مدخراتهم في صورة شهادات استثمار وهذا سيؤدي إلى تخفيض حجم السيولة المتاحة لأقراض القطاع الخاص وهو ما يعرف بأثر المزامنة .

الاستنتاجات

1- نظرا لأهمية الموقع التجاري لجمهورية مصر العربية ولمواجهة الممرات الملاحية المنافسة ولاستيعاب زيادة حركة النقل البحري المارة عبر قناة السويس ولتقديم خدمات مميزة للتجارة العالمية وتقليل التكلفة الاقتصادية للرحلة البحرية لهذا الأساس تم اختيار المنطقة المحيطة بقناة السويس وعلى الأخص سيناء لتنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة والموازية للقناة الاصلية بطول 72 كم وإقامة 6 انفاق أرضية لنقل السيارات وسكة حديد لسيناء .

2- تصل كلفة إنشاء هذه القناة الجديدة وإقامة الأنفاق بحوالي (2. 8) مليار دولار منها (4) مليار دولار تكلفة القناة الجديدة ، ومدة تنفيذ المشروع سنة واحدة ، اذ يمر مشروع قناة السويس الجديدة بثلاث مراحل حيث تتمثل المرحلة الأولى بتطوير موانئ بور سعيد والسويس لتصبح بمثابة

مستودعات عالمية ذات جودة عالية فيما يتعلق بمحطات تموين السفن وإقامة عدد من المشروعات الصناعية لتحيط بتلك المناطق، اما المرحلة الثانية فهي تتضمن انشاء منطقة صناعية لاستضافة صناعات عديدة مثل انتاج الالات وصناعة المنسوجات ومواد البناء ومصانع التعبئة ومراكز صيانة السفن وينتهي هذا المشروع بالمرحلة الثالثة وهي ما يعرف بوادي التكنولوجيا بالاسماعيلية والذي يهدف الى خلق منطقة صناعات تكنولوجيا عالية التقنية وما يتبعها من صناعات مكملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب .

3- ومن فوائد هذا المشروع سيعمل على توفير مليون فرصة عمل وزيادة الدخل القومي بمضاعفة إيرادات القناة بنحو 259 % ، وسيتم تمويل هذا المشروع عن طريق إصدار شهادات استثمار تتاح فقط للمصريين سواء كانوا أفراداً أو مؤسسات بفئات مختلفة بالجنيه المصري .

التوصيات

1- الأسراع في تنفيذ مشاريع تنمية محور قناة السويس وبالأخص اللوجستية منها والتي تعتبر قيمة مضافة لقناة السويس في مواجهة تحديات المنافسة على المدى الطويل ، وكذلك منافسة المناطق اللوجستية التي تسعى أسرائيل لأقامتها فيما بين إيلات وأشدود .

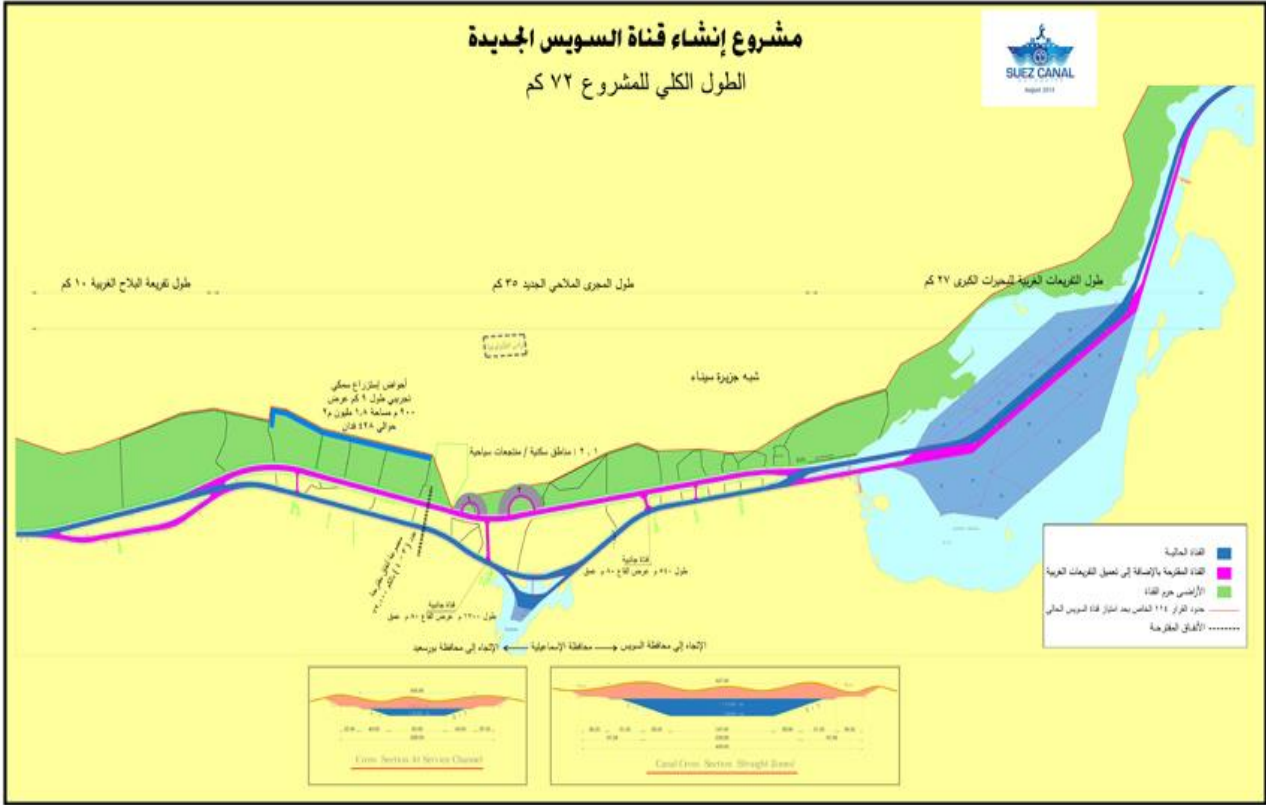
2- ضرورة متابعة هيئة قناة السويس لسياسة التسعير في قناة بنما خاصة بعد أتمام مشروع تطويرها (2015) لتطبيق سياسة سعرية مرنة تنافسيه خاصة لسفن الحاويات القادمة من موانئ شمال شرق آسيا و متجهة إلى موانئ الساحل الشرقي الأمريكي والهدف الرئيسي من تطوير قناة بنما هو زيادة الإيرادات وليس الزيادة في اعداد الحاويات ، اذ تصل تكلفة عبور الحاوية في قناة السويس الحالية ما بين 60 الى 90 دولار اما تكلفة نقل الحاوية في قناة بنما فهي تقل عن قناة السويس بمعدل يقارب من 25 % الى 30 % ولهذا الأساس تعتبر التكلفة وقيمة السلعة التي تشحن على السفينة هي عامل هام للمفاضلة بالنسبة للشاحنين .

3- يجب ان يكون شق القناة بمواصفات عالمية ذات رؤية إستراتيجية تسمح بمرور الناقلات العملاقة ذات الغاطس الكبير والحمولات الضخمة وإقامة الموانئ المحورية والخدمات عند مدخل كل إتجاه وتقديم كافة الخدمات التي تحتاجها السفن العابرة من شحن وتفريغ وإمداد وإصلاحات ومناطق لوجستية .

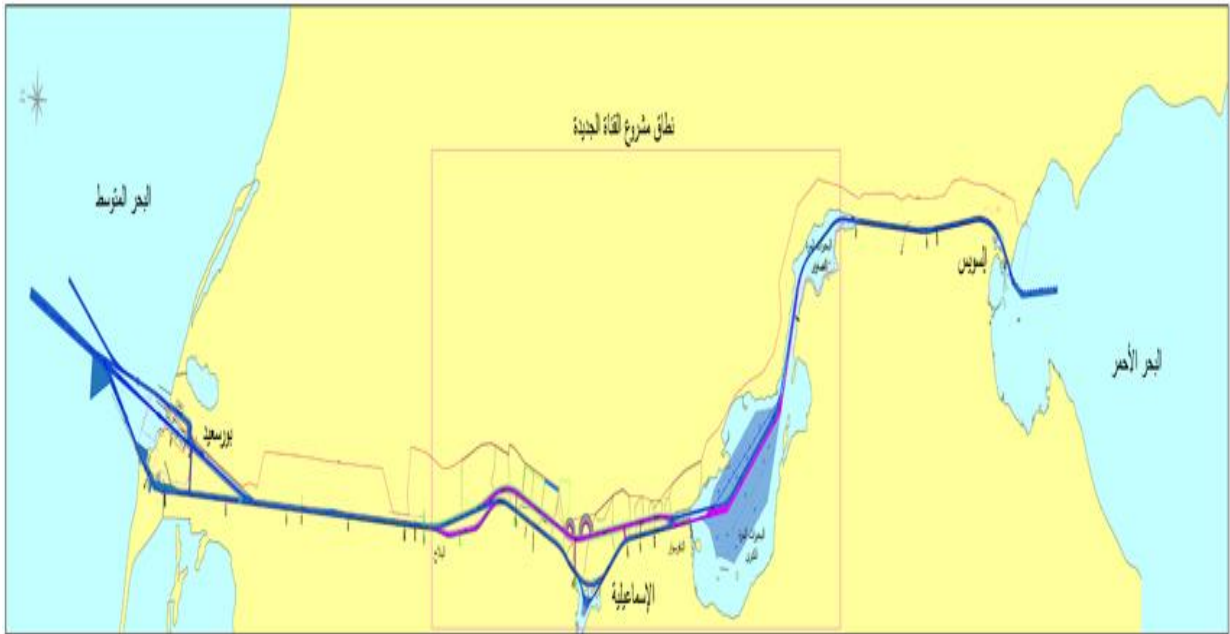
4- إصدار حزمة من التشريعات والأجراءات التي من شأنها طمأنة المستثمرين مثل الإعفاء من الضرائب لفترة زمنية محددة ، تخصيص الأراضي كحق انتفاع وليس للبيع ، توصيل المرافق اللازمة لأقامة المشروعات الصناعية من مياه وصرف صحي وكهرباء مقابل أسعار تشجيعية تنافسية .

الملاحق

الملحق رقم (1)



الملحق رقم (2)



WWW. Suez canal . gov . eg

المصدر: هيئة قناة السويس ، موقع على شبكة الانترنت

المصادر والمراجع

د. أحمد عبد المنصف ، إعادة صياغة مصر قناة السويس بوابة تجارة العالم ، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج2) ، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية ، 2013 .

1- أسامة فوزي البيومي موسى ، د. ثامر محمد موسى ، قناة السويس والعبور ، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج2) ، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية ، 2013 .

2- أشرف عبد الحميد ، مصر تطلق مشروع قناة السويس جديدة ، 2014 ، موقع على شبكة الأنترنت ،
WWW. ALARABIYA . NET . PHP

3- د. حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة ، والمؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج2) ، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية ، 2013 .

4- د. فاروق ملش ، هل تنضم مصر إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية ، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج2) ، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية ، 2013 .

5- د. سمية بدوي ، إقتصاديات أنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، 2003 .

6- مشروع قناة السويس الجديد يزيدها امام الممرات الملاحية المنافسة ، 2014 ، موقع على شبكة الانترنت

. WWW. Akhbarak . net / news / 2014/8/6 / articles/ php

7- مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، 2014 ، موقع على شبكة الأنترنت

WWW. Suez canal . gov . eg . pdf

9- مراكز التنمية الأساسية في محور قناة السويس ، 2014 ، موقع على شبكة الأنترنت.

WWW.suezCanal.gov.eg.pdf

10- محمد سمير ، قناة السويس الجديدة الآثار والتحديات ، 24 / 9 / 2014 ، موقع على شبكة الإنترنت ،

WWW. Fekr – online . com / Read Article . php ? id= 66

11- قناة السويس الجديدة ... ترقب لأكتتاب شعبي وضياع حلم إسرائيل ، موقع على شبكة الإنترنت

www. Arabic . cnn .com / middle east / 2014 / 8 / 13 / Egypt – sueuz- new – canal . php

12- قناة السويس وعلاقتها بالتنمية ، 2014 ، موقع على شبكة الإنترنت .

WWW. Amirmasr . net / up/ DOC

13- هيئة قناة السويس ، 2014 ، موقع على شبكة الإنترنت .

www. Suez canal . gov . eg

14- هيئة قناة السويس ، التقرير السنوي ، 2013 .

15- هيئة قناة السويس ، التقارير السنوية ، (2012- 2007)